

ACTA DE LA DÉCIMA SESIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA DE GOBIERNO DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO.

Siendo las 13:15 trece horas con quince minutos del día 13 de diciembre de 2016, en la Ciudad de Guadalajara, Jalisco, se dio inicio a la Décima Sesión Ordinaria de la Junta de Gobierno del Organismo Público Descentralizado Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, en la Sala Fundación Mayor "Alfredo Medina Guerra" ubicada en el despacho del Secretario de Movilidad, localizado en Avenida Circunvalación División del Norte y calle Félix Palavicini en la Ciudad de Guadalajara, para la cual se cuenta con la presencia de los siguientes miembros de la Junta de Gobierno:

Lic. José Luis Quiroz González en suplencia del Presidente de la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado; Lic. Norma Alicia Jaramillo Cruz suplente del Titular de la Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas (SEPAF); L.A.E. Samuel Héctor Zamora Vázquez Titular del organismo público descentralizado denominado Servicios y Transportes (SyT); Lic. José Joaquín Sandoval Ortiz suplente del Titular del organismo público descentralizado denominado Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR); Mtro. Carlos Anguiano Zamudio suplente del Titular del organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana (SISTECOZOME); y Dr. Mario Córdova España, Director General del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco y Secretario Técnico de esta Junta de Gobierno.

La presente Sesión se llevó a cabo conforme al siguiente

Orden del día

- I. Lista de asistencia y declaración de quórum;
- II. Propuesta y aprobación de la Orden de día;
- III. Lectura y aprobación del acta de la Novena Sesión Ordinaria de esta Junta de Gobierno celebrada el día 14 de septiembre de 2016;
- IV. Presentación de informe del seguimiento a los acuerdos aprobados por ésta Junta de Gobierno en sesiones anteriores;
- V. Presentación y aprobación del Informe trimestral del avance en las metas y objetivos de los planes y programas del IMTJ;
- VI. Presentación y aprobación de transferencias presupuestales que modifican el presupuesto de egresos 2016;
- VII. Presentación y aprobación del informe trimestral de la gestión financiera y administrativa del IMTJ;
- VIII. Presentación y aprobación del Acuerdo mediante el cual el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco implementa la Unidad de Igualdad de Género.
- IX. Asuntos varios;
- X. Clausura.

I. Lista de asistencia y declaración de quórum;

En desahogo del punto I del orden del día el Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, informa a la presidencia que se encuentran presentes seis de ocho miembros con derecho a voz y voto, por lo que se declara quórum legal para esta Décima Sesión Ordinaria y validos todos los acuerdos en el ejercicio de sus atribuciones.

Se declara quórum legal y serán válidos todos los acuerdos que se tomen en ella.

II. Propuesta y aprobación de la Orden de día;

El Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, da lectura al orden del día y somete a consideración la aceptación de la misma a los miembros del consejo, quedando aprobada por unanimidad."

Se aprueba por unanimidad el Orden del Día.

III. Lectura y aprobación del acta de la Novena Sesión Ordinaria de esta Junta de Gobierno celebrada el día 14 de septiembre de 2016;

El Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: "*Se solicita dispensar la lectura del Acta de la Novena Sesión Ordinaria de esta Junta de Gobierno celebrada el día 14 de septiembre de 2016, toda vez que se envió con anticipación, asimismo si no existen observaciones al respecto solicitamos su aprobación.*"

Se aprueba por unanimidad el acta de la Novena Sesión Ordinaria de esta Junta de Gobierno celebrada el día 14 de septiembre de 2016.

IV. Presentación de informe del seguimiento a los acuerdos aprobados por ésta Junta de Gobierno en sesiones anteriores;

En desahogo del punto IV el Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico en uso de la voz: "*Prácticamente hay un solo punto que es la desincorporación de los vehículos del patrimonio del Instituto entregándolos a la SEPAF, tenemos un porcentaje todavía de avance del 40% no hemos podido lograr el 100%, le pido al director administrativo nos explique porque no ha sido posible y cuando estaríamos en condiciones de finiquitar este asunto.*"

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: "*Ya tenemos la documentación lista y la única razón es que no hay espacio en algún corralón para que nos reciba los vehículos SEPAF, nos queda solamente un asunto que es un vehículo que esta compartida la..., el Instituto tiene la posesión y SITEUR es el dueño del vehículo entonces nada más es por concretar esa desincorporación, esa es la única razón, por eso no hay más avance.*"

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"Perdón Luis y ¿cuál será la solución de este vehículos que se comparte que es de SITEUR?"*

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"Lo que vimos en Finanzas, porque tiene unas infracciones, ese vehículo originalmente estuvo es de la Procuraduría, luego se lo donaron a SITEUR y éste lo dona al entonces OCOIT, y tiene infracciones inclusive aún desde cuando estaba en la procuraduría, ya son infracciones que ya prescribieron pero la prescripción no se da por sí sola, entonces hay que hacer un proceso que haría SITEUR quien es actualmente quien tiene la propiedad, SITEUR es quien debe solicitar la prescripción y después de ello ya sin adeudos se puede dar de baja."*

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"Y esto ¿ya lo solicitamos oficialmente a SITEUR?"*

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"Sí, ya lo solicitamos."*

Lic. José Joaquín Sandoval Ortiz suplente del titular de SITEUR, en uso de la voz: *"Por parte de SITEUR, sí ya hubo una solicitud donde íbamos a analizar cuáles eran las infracciones que se debían de solicitar la prescripción y cuales se podrían impugnar en todo el proceso jurídico, en el área jurídica de SITEUR ya se está llevando a cabo este trámite, pero nada más nos hace falta unos documentos por parte de..., prácticamente por cuestiones de SITEUR como el área jurídica no hemos tenido oportunidad de reunirnos, pero precisamente ahorita platicábamos eso para reunirnos a la brevedad para darle salida, ustedes no pueden seguir avanzando hasta que SITEUR no inicie esta solicitud de prescripción a todas las infracciones, cuenten con todo el apoyo de SITEUR."*

Se rinde informe del seguimiento a los acuerdos aprobados por esta Junta de Gobierno en Sesiones anteriores.

V. Presentación y aprobación del Informe trimestral del avance en las metas y objetivos de los planes y programas del IMTJ;

En desahogo del punto V el Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico en el uso de la voz: *"Como ustedes saben y se los he mencionado en sesiones anteriores nosotros tenemos cuatro programas que son: el programa de planeación y transporte, el programa de proyectos de transporte e investigación, programa de Movilidad no Motorizada y el programa de Normatividad y Dictaminación; al respecto les informo en resumen que de estos veinte subprogramas del programa de planeación y transporte los tres primeros tienen un 100% de avance, ya llevamos un 25% de avance en la segunda etapa del ordenamiento y modernización del transporte público en el área metropolitana en la parte que define de actores para la distribución del servicio de transporte público integrado, es decir el plan de ordenamiento ya está y da lugar a toda la estrategia de ordenamiento de transporte público con estas 18 rutas troncales junto con sus rutas alimentadoras, rutas que se van a armonizar, rutas que se van a modificar y rutas que se van a optimizar, ya sacamos un primer paquete, sacamos la declaratoria de necesidad en el diario oficial del Sistema Integrado de Transporte Publico, es decir todo este conjunto de ordenamiento de transporte público lo estamos contextualizando en una meta final que es tener un sistema integrado de Transporte Publico, integración física, operativa y tarifaria, entonces cada una de las acciones que se vayan haciendo será objeto de este proceso de integración, también se emitió la resolución establecedora de los 18 corredores de las rutas complementarias a mejorar etc., todo esto publicado en el diario oficial junto con el programa general de transporte y producto de esto ya salieron la primera etapa que son veintidós concursos, cinco concursos corresponden a 5 rutas troncales y 17 rutas complementarias, ya se elaboraron*

convocatorias, los proponentes ya entregaron sus paquetes técnicos y económicos y está en proceso de evaluación por la Secretaría de Movilidad efecto de dar en esta semana o la próxima el fallo correspondiente para la concesión única de rutas empresa o de rutas complementarias o de concesiones únicas en estos primeros corredores de transporte, les informo que estos corredores de Transporte fueron: el de Lázaro Cárdenas, el de López Mateos, el de Artesanos, el de Belisario Domínguez y fue el de 18 de Marzo Chaikovski, esos fueron los primeros cinco corredores, ¿porque esos cinco? porque fue donde los actores mostraron mayor interés de asociación para constituir rutas empresa y mejores condiciones para hacerlo ahorita la parte del servicio subrogado se dejó para una segunda vuelta una vez que se defina muy bien cómo vamos a manejar el tema porque las concesiones de las rutas las tienen los Organismos Públicos Descentralizados: Servicios y Transportes y SISTECOZOME; entonces ver cómo vamos a manejar ese mecanismo porque no podemos convocar a los contratados digamos de la subrogación, si no, hay que definir mecanismo a través de los Organismos Públicos Descentralizados para ver cómo se va a manejar esto, por eso no han sido objeto todavía de esos concursos.

Hemos elaborado todos los documentos técnicos necesarios al 100%, la tercera etapa del proyecto de Puerto Vallarta ya está terminada, les informo que se lanzó el concurso, ya se dio el fallo a una empresa que se llama transportes de la bahía algo así, es la empresa que resultado de la asociación de todos los transportistas actuales, todos incluso los subrogados dejaron sus contratos y se sumaron a este proyecto como accionistas de esta nueva empresa y está ahorita en proceso de implementación para que ojalá el Gobernador antes de su próximo informe de Gobierno de el banderazo de arranque del proceso de implementación.

Hemos estado atendiendo el tema del Peribus ha sido un trabajo muy exhaustivo idas y venidas a México, primero observaciones de BANOBRAS, después observaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y después observaciones de la unidad de inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ya pasamos la última puerta y prácticamente estamos esperando ya una vez que fueron solventadas todas las observaciones el informe del registro del proyecto en la unidad de inversiones de la Secretaría de Hacienda, no sé si en esta semana o la próxima ocurra y entonces eso significa que este proyecto del Periférico ya tendrá fondos federales, fondos de FONADIN cuando menos 700 millones de pesos que se conjugarán con aportaciones estatales y aportaciones privadas para impulsar este importante proyecto de BRT en el periférico.

El proceso de concurso de integración del servicio, hemos estado analizando la información los concursos están en proceso estimamos que llevamos un 65% de avance, hemos estado supervisando todos los estudios de campo de estos proyectos sobre todo en el caso de las rutas complementarias, ahí no hay muchos proyectos específicos entonces qué estamos haciendo ahí, además el Instituto no tiene recursos de personal temporal para salir a campo y hacer esos estudios y son muchas rutas que están en ese caso, entonces lo que se está haciendo en los concursos es, nosotros tenemos el derrotero tenemos los datos básicos de la ruta y si se fijan en los concursos no estamos poniendo ni en los troncales, ni en las rutas complementarias, no estamos poniendo ni la demanda a atender, aunque la tenemos, no estamos poniendo una flota mínima de vehículos, ni una frecuencia establecida, lo que estamos haciendo es exigiendo el respeto de las normas recientemente publicadas que ya son de su conocimiento y entonces eso nos da mucha flexibilidad en las propuestas de los concursos porque, yo el encargado de la ruta 163 tengo mis datos de demanda, propongo la flota de vehículos correspondiente y la frecuencia que tengo que atender esa ruta y dentro de esa propuesta veo la cantidad de vehículos que todavía están en periodo de vida útil y también los incorporo con un compromiso de renovación cuando termine su vida útil y meto el sistema de prepago, lo del patio de encierro, etc., y todos los aspectos que exige la norma de Calidad de Servicio para prestar el servicio como ruta empresa."

L.A.E. Samuel Héctor Zamora Vázquez Titular de Servicios y Transportes, en el uso de la voz: "¿Qué llamamos de vida útil cinco o diez años?"

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"Diez años, y creo que les dan dos años de gracia para la renovación, hay que verlo porque creo que la ley anterior manejaba doce años en vez de diez".*

L.A.E. Samuel Héctor Zamora Vázquez Titular de Servicios y Transportes, en el uso de la voz: *"Pero ahorita dice diez y no hay prórroga ni hay nada."*

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"Pero siempre hay flexibilidad depende de las condiciones, entonces lo que estamos haciendo es que las rutas no van a proponer menos unidades que las que necesitan o más de las que necesitan, en todo caso preferimos que se vayan a un mínimo para que después adquieran y vayan ajustando más que hacerlos compras unidades de más, como ven están muy flexibles los concursos en ese sentido aunque siempre a la hora de la evaluación de SEMOV nosotros en el Instituto venimos y revisamos lo que están proponiendo y ahí hacemos nuestras observaciones si es viable o no su propuesta técnica."*

La supervisión de aplicación de encuestas de satisfacción al usuario y mototaxis en el área metropolitana, aquí se reporta el 90% pero hoy me enteran que está terminado al 100%, hicimos un estudio el que tenemos que hacer cada año y que estoy esperando cual va a ser el resultado final de la comisión tarifaria porque hay una propuesta del Congreso del Estado que está a punto de aprobarse para modificar la comisión tarifaria existente con un nuevo formato, pero en uno u otro caso que ya tendríamos que estar convocando porque tendría que ser en esta semana técnicamente la convocatoria, pero me están diciendo que me espere para ver qué sucede en el Congreso, entonces en el Instituto ya hicimos la encuesta de satisfacción de servicio de este año donde el usuario califica la calidad de servicio de transporte masivo y en transporte colectivo, estamos trabajando sobre el estudio de la tarifa técnica, o sea el costo real de transporte en dos aspectos: modelo hombre-camión que es el que prevalece y modelo ruta empresa tanto para el área metropolitana como para ciudades medias, incluso casos de sistemas integrados como el de Vallarta donde se tendría que analizar el modelo de negocios para que el sistema sea sustentable también en la ruta-empresa y ver que tarifa da lugar a la sustentabilidad económica de ese sistema de esas rutas.

Estamos haciendo un análisis de la capacidad diferenciada del pago del usuario, está claro por ejemplo que en el área metropolitana los usuarios que viven en la periferia son los que más problemas de transportación tienen y son los que más tasas de viajes tienen y más gastos de transporte hacen, entonces estamos haciendo un estudio zonal y geográfico para ver cuánto es la tasa promedio de viajes de esas gentes que viven ahí y de acuerdo a sus motivos de viajes, trabajo, escuela, comercio, salud, etc., hacen y cuánto pagan los que viven en Santa Fe con respecto a los que viven en una colonia hacia dentro del periférico, que sus gastos de transporte son menores porque además hay mayor cobertura que en las zonas periféricas, entonces con esto lo que vamos a hacer es: éste es el costo real, esta es la capacidad diferenciada de pago del usuario y aquí hay una diferencia, ¿esa diferencia cómo la vamos a atender? hay sistemas que establecen un presupuesto específico para cubrir esa diferencia para el transporte público lo que se llama subsidios, que son subsidios al usuario, hay otras vías a través de poblaciones vulnerables como ya lo tenemos: especiales, personas de la tercera edad, como ya hay el transvale o bienavele para la población de los estudiantes etc., habría que buscar modalidades de financiamiento incluso de recurrir a fondos verdes, de recurrir a impuestos específicos, a encausar cierto fondos captados por otras vías para impulsar más el transporte público, porque si le seguimos apostando a la tarifa social que se ha llamado, o sea siempre a no aumentar o dejar las cosas ahí, el transporte público se va a seguir empobreciendo, el tema está cada vez peor por la paridad de dólar en el costo las unidades, en el incremento de diésel, ahora que se liberen el costo de la gasolina y el diésel cuando menos los van a contener los primeros seis meses, y así lo dijo el Secretario de Energía pero después del segundo semestre se van a liberar todos los precios entonces va estar fluctuando y se va a incrementar el costo de combustible cuando menos un 10%, es un asunto que se va a complicar sobre todo para el transporte público.

Terminamos el estudio de mototaxis en el área metropolitana y ciudades medias, en todos los lugares donde se detecta el uso de mototaxis, con una gran sorpresa se ha manejado mucha mala información en los medios diciendo que 6 mil mototaxis, que aquí hay 4 mil, que esto, que el otro y la gran sorpresa es que no hay tantos, son mucho menos de lo que se imaginan, en conjunto no pasan de 2,500 incluyendo las ciudades medias y dado los operativos que ha establecido la SEMOV hay 700 que han dejado de operar, entonces es mucho menor, sin embargo es una modalidad que tiene mucha aceptación por los usuarios, por lo que hay que llevársela con cuidado en el proceso de sustitución porque hasta cierto punto son útiles, a pesar nuestro, son útiles y a pesar de los propios usuarios.

Esta lo del SITREN estamos en conjunción con SIOP revisando todos sus proyectos del fondo metropolitano y los proyectos que trae SITEUR de SITREN, acabamos de tener una reunión para verificar el corredor de Juan Gil Preciado que no nos gustó para nada el proyecto, estamos pidiendo al consultor que lo cambie, está muy mal elaborado no tiene suficientes estudios y fundamentos porque nada más lo planeó como meter una ruta más, meter una ruta más sobre las que ya existen nos va a generar un gran problema, hasta amparos vamos a tener por invasiones de rutas, estamos reconsiderando todo eso, también estamos haciendo un estudio de la demanda de transporte nocturno en Puerto Vallarta, para implementar un sistema de transporte público en Puerto Vallarta de uso a los empleados y eventualmente al turismo. Estamos también terminando el estudio de costo-beneficio de Puerto Vallarta porque la FONADIN y BANOBRAS nos ofreció utilizar este..., presentándoles el ACB en Puerto Vallarta, gestionar recursos incluso con financiamiento del banco Interamericano de desarrollo para conseguir recursos para equipamiento e infraestructura porque no hay presupuesto, le estamos pidiendo inversión a los transportistas, no sé en Puerto Vallarta los transportistas van a invertir 801 millones de pesos en la compra de 327 unidades de gas, la inversión es considerable pero lo que es señalización horizontal, vertical, paraderos, terminales, semáforos para darle mejor velocidad de operación al transporte público y relación de paso que son bastante costosos, nada de eso hay de inversión y no hay presupuesto, nada más se destinaron 50 millones para el siguiente año y eso no alcanza ni para Puerto Vallarta, hay que mejorar pavimentos y eso no lo vamos a pedir al transportista, el Secretario junto con el Instituto está planteando ya se lo hemos solicitado al Gobernador pero como que el tema todavía no encaja muy bien, pero es necesario hacer esa inversión.

Lo de cuencas de servicio esta enlazado al tema de los mototaxis y a los servicios irregulares que se están dando, hay muchas camionetas piratas, taxis piratas que hay que contener, que hay que regular. En ciudades medias vamos muy..., más por falta de recursos y de personal, el Instituto tenía una plantilla oficial aunque nunca se ha completado de alrededor de 50 personas y con todos los ajustes presupuestales no teníamos todas las plazas cubiertas porque nunca tuvimos el presupuesto necesarios para cubrirlas y todavía sobre las que ya teníamos nos tumbaron el 15%, tuvimos que prescindir de 8 plazas técnicas para eso, el Instituto es un Organismo que considerando hasta el personal de limpieza apenas son 35 personas, es muy compacto, entonces nos llegan oficios de nuevos estudios pero no tenemos ya capacidad de hacerlo, por lo que en el tema de las ciudades medias hemos sido muy lentos, nada más Puerto Vallarta lo hemos sacado adelante, hemos empezado a estudiar Tepatitlán pero se complicó ahí, parece que hay mucho problemas raros en Tepatitlán, en Ciudad Guzmán la gente de los Ochoa un día dicen que si, al otro día dicen que no, con mucha manipulación política, Lagos complicadísimo, entonces esa parte no le hemos avanzado mucho por esos motivos.

La actualización de modelo de transporte eso ya está al 100%, hicimos un estudio de alternativas para el Centro Universitario de Tonalá con lo cual también los servicios y transportes amplió la cobertura de su servicio de la ruta 368-CUT-Tonalá y hay un estudio alternativo para transporte estudiantil propio de la Universidad a partir de 2 unidades que le donó o está en proceso de donar Servicios y Transportes, pero el tema ha avanzado lentamente, estamos atendiendo de manera continua todos los desvíos de SITEUR ahorita acabo de firmar uno, diario hay desvíos y cierres se complica cada vez más la vialidad, es muy dinámico porque de pronto abrimos, cerramos, abrimos, cerramos parcialmente y ya no hay mucho por donde, seguimos con la actualización de demandas de viajes, es una actividad continua y todos los proyectos de movilidad y transporte en los

municipios del área metropolitana que estamos actualizando, ahorita estamos gestionando un recurso que voy a someter a consideración del Secretario, para conseguir recursos para actualizar el estudio de origen y destino que el último se hizo en el 2007, nosotros lo hemos estado actualizando pero ya después de más de 10 años es necesario hacer otra radiografía de cómo ha cambiado la movilidad y entonces BANOBRAS nos ofrece recursos a fondo perdido del 50% siempre y cuando participe la Universidad, por tanto estoy hablando con el rector del CUT Tonalá donde está la Maestría y Doctorado para culminar recursos y sacar una petición para que el 50% de un estudio de esa naturaleza que es muy costoso en encuestas e información que tiene que levantarse cuesta como 15 millones de pesos, en este momento el 50% sea fondo perdido y el otro 50% el rector del CUT Tonalá como el Rector de la Universidad lo gestionen para cubrir la otra parte, en ese proceso estamos. Eso es en cuanto a planeación.

En infraestructura hemos hecho ingeniería de tránsito, todo lo que aquí señala del PERIBUS está al 100%, estamos esperando el registro, y todos nuestros convenios de proyecto de investigación van bien nada más hay algunos reportes y artículos que están al 80%, pero todas las demás actividades reportan un avance del 100%.

En materia de movilidad acaban de presentar el día de hoy la USTDA que es la cámara de comercio del Gobierno Norteamericano que financió con 600 mil dólares estudios para que consultores norteamericanos hicieran estudios sobre la situación actual de la movilidad en el área metropolitana de Guadalajara y cuáles serían las alternativas de mejoramiento a partir de sistemas inteligentes de tráfico, el estudio ya se terminó casi después de un año de elaboración bajo la coordinación del Instituto, el día de hoy ya se presentaron los resultados, se le presentaron al Secretario en una reunión previa a esta, está a punto de presentársela al Gobernador, presenta un primer proyecto en el anillo periférico para mejorar la movilidad con sistemas inteligentes de tráfico en el anillo periférico de tal forma que la velocidad promedio que traemos ahorita en el periférico es de alrededor de 40 kilómetros por hora en todo el periférico y con este proyecto lo aumentamos a 65 o sea el límite de velocidad en periférico es de 80 Km/h pero la velocidad del periférico es de 40 y a veces menos, en algunos tramos es menor como en el sur y con este proyecto estamos planteando incrementarla a 65 km/h con un sistema de gestión variable de velocidades en tiempo y de mando centralizado con paneles de información, con regulación de tráfico, de carga etc., cuesta 3 pasos a desnivel poner el periférico en buen funcionamiento, se le va a presentar al Gobernador el próximo mes ya con los resultados que presenta la USTDA. Entonces esto ya está al 100%.

En materia de proyecto de movilidad hemos tenido mucho movimiento, una resistencia, un activismo en contra de todo lo que sea ciclovías, incluso de fuego amigo porque se supone que los de enfrente dicen que están de acuerdo con nosotros y los de casa son los que nos andan promoviendo firmas y nos andan incendiando focos, en el caso concreto de la diputada Claudia Delgadillo, en el caso de la ciclovía de Marcelino García Barragán o en el caso de la Regidora Ángeles Arredondo que nos incendió a los del Mercado el Mar, obviamente en una ciudad donde hay registrados más de 2 millones de vehículos y donde normalmente mínimo circulan 1 millón y medio de vehículos, los automóviles quieren todo el espacio para ellos, entonces les estorban los camiones de transporte público, les estorban cualquier ampliación de banqueta cualquier espacio que tomemos de las ciclovías, pero la Ley de Movilidad ya establece un derecho a los ciclistas, incluso señala que el carril derecho de cualquier vialidad incluyendo las avenidas es un carril debe operarse a menos velocidad y donde un ciclista puede ocupar la parte central del carril sin segregarse, lo único que nosotros estamos haciendo en las ciclovías es proteger a los ciclistas, porque por ejemplo en esa ciclovía en un aforo reciente que hicieron los colectivos a favor de este tema detectaron en la hora de máxima demanda en un sentido y en otro 80 ciclistas por hora, entonces cualquiera de ellos que sea atropellado, arrollado por un automóvil justifica cualquier acción de gobierno para protegerlos, es un tema en el que estamos combatiendo día a día, seguimos trabajando en la ciclovía que va a unir el polígono de MiBici de Tlaquepaque con el de Guadalajara, seguimos con la supervisión de los trabajos de los primeros 30.5 kilómetros de esa ciclovía, seguimos trabajando en la ciclovía de la Paz que está a punto de terminarse. La segunda etapa de MiBici ya fue concluida al 100%, incrementamos a dos mil bicicletas y 236 estaciones,

con un polígono de más de 2,500 hectáreas, lo inauguro el Gobernador junto con la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno Federal, ya llevamos 1 millón 300 mil viajes desde que se implantó el sistema y a pesar de las obras y la segmentación que genera todo, las más de 200 obras que están en proceso en la ciudad, traemos más de 5 mil viajes promedio al día en el caso de Guadalajara, va bien el sistema y lo estamos operando todo desde el Instituto.

La norma técnica estamos a punto de publicarla está ya al 100% la vamos a mandar a la Secretaría de Movilidad para su publicación, el Manual del Ciclista ya fue terminado, fue publicado, en fin siguen todos los talleres de difusión, hemos tenido talleres con más de 30 mil personas y tenemos un consejo de participación con grupos ciclistas que son 15 organizaciones que sesionan sábado con sábado en el Instituto para estar supervisando todo lo que hacemos en materia de Movilidad no Motorizada.

En temas de Normatividad y Dictaminación también tuvimos mucho trabajo, sacamos 6 normas, se publicaron recientemente 4 de transporte público, sacamos una norma de taxis también avanzada que fue conciliada con todos los taxistas a pesar de la aparición de las empresas de redes de transporte, sacamos una norma para las empresas de redes de transporte, sacamos la norma de calidad de servicio de sistema interoperable de recaudo de imagen e información y una modificación a la norma de vehículos, todas consensadas con el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte recientemente publicadas, vale la pena decir que en materia de normas, son muchas normas, es la primera vez que ocurren especialmente la de calidad en servicio, no había ninguna norma que estableciera un estándar de calidad de servicio, ya está ahí a la mano pero obviamente es una norma para rutas-empresa y no para hombres-camión, y a diario estamos dictaminando y dictaminando todo lo que la Secretaría como cabeza de sector nos envía y eventualmente otras solicitudes expresas al Instituto, básicamente sin entrar en mayor detalle este es nuestro trabajo, es el reporte de nuestro trabajo desde la última sesión a la fecha. Está a su amable consideración. Está prácticamente al 100%, creo que hemos trabajado bien y estoy atento a cualquier comentario, observación, aclaración o profundización de algún tema. De no haber algún comentario u observación les pido su aprobación muchas gracias."

Se aprueba el Informe trimestral del avance en las metas y objetivos de los planes y programas del IMTJ.

VI. Presentación y aprobación de transferencias presupuestales que modifican el presupuesto de egresos 2016;

En desahogo del punto VI el Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico concede el uso de la voz al Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas.

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"Muchas gracias, me voy a permitir aquí en este punto, primero hacer una corrección que sí solicitaremos transferencias pero antes de ello solicitaré una ampliación al presupuesto por la asignación de recursos extraordinarios que hemos recibido de la SEPAF en gestiones que se han realizado y me explico en tres rubros y un cuarto rubro que es la asignación de los rendimientos bancarios:*

El primer rubro es una ampliación presupuestal por 100 mil pesos que se habían solicitado en conjunto con una serie de peticiones: esta de 100 mil pesos y la de recursos asignados para el personal eventual de 565 mil 442 que fueron las únicas que prosperaron y ampliarían el presupuesto, una tercera ampliación va relacionada con los recursos que se asignaron al programa MiBici que específicamente se refieren a los recursos necesarios para pagar el operador de MiBici en su segunda etapa, estos 7 millones 575 cubren las mensualidades que se le paga a la empresa

que resultó ganadora de esta segunda etapa de los meses de agosto a diciembre, estaríamos cubriendo exclusivamente este año."

Lic. Norma Alicia Jaramillo Cruz suplente del titular de la SEPAF, en uso de la voz: *"¿De cuánto fue el recurso extraordinario que les dio SEPAF, del total?"*

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"Son tres, son 7 millones 575, 565 mil 442 y 100 mil pesos. Es la suma de los tres."*

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"Pero aquí pusiste redondeado 7 millones 575 mil."*

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"No está redondeado, esa es la cantidad exacta que nos entregó SEPAF para Mibici en su segunda etapa."*

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"Entonces son tres recursos, el primero es para la partida 3000 de 100 mil para viáticos en el país, porque estamos saliendo mucho a Puerto Vallarta y Ciudades medias y ya no teníamos recurso para ello, autorizó 100 mil pesos; la segunda fue para la partida 1000 para salario de personal eventual, estos 565 mil 442 es un personal que trabaja temporalmente en el área de Movilidad no Motorizada para los proyectos de MiBici y ciclovías, que el Instituto estuvo pagando mientras recibía estos recursos, y que por eso insistíamos mucho a SEPAF que nos cubriera para reponer esos recursos a esa partida porque tenemos en proceso demandas laborales muy cuantiosas, finalmente ya después de alguna insistencia logramos esta cantidad con la cual podremos recuperar en parte estos recursos ya pagados, pagar lo que resta del año, cubrir el primer mes del siguiente, cubrir sus aguinaldos. Y el siguiente recurso que son los 7 millones 575 mil amplía en la partida 3000 que es la de Servicios Profesionales, científicos y técnicos integrales, es para el pago a la empresa BKT, que es la operadora del sistema MiBici, recuerdan que ella fue la ganadora del concurso de la primera etapa, estos concursos se llevaron a cabo en la Subsecretaría de Administración igual la segunda etapa y ahí se establecieron ellos como ganadores de la primera etapa, también fueron los ganadores en la segunda y se establecieron los montos a pagar en los próximos años durante este periodo de gobierno hasta el 2018 para cubrir la primera y la segunda etapa, entonces lo que nos están otorgando es pagar de agosto a la fecha lo que corresponde proporcionalmente lo que debería de pagárseles al año por operar esta ampliación."*

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"La cuarta columna que es la asignación de los rendimientos bancarios que estamos proponiendo la distribución en esas partidas que ya requieren suficiencia para concluir el año, son 240 mil, faltaría cuantificar el rendimiento bancario de este mes de diciembre al cierre del mes pero ya lo comentaríamos en la primera sesión del próximo año. La distribución que pretendemos para materiales de limpieza 25 mil pesos, alimentación para servidores públicos 9 mil, que tiene que ver con el agua, café y esas cosas que se tienen en el Instituto, accesorios menores para equipo de cómputo 5 mil pesos, servicios de internet 4 mil pesos, servicio postal 1,500 pesos, hemos estado enviando mucha paquetería a la Ciudad de México por motivo del PERIBUS, 18 mil pesos para arrendamiento y mobiliario de equipo, que específicamente es el equipo de impresión y computo que se tiene rentado, 61 mil pesos para conservación y mantenimiento menor de inmuebles, 45 mil para la instalación reparación y mantenimiento de equipo de cómputo, 5 mil pesos para reparación y mantenimiento de equipo de transporte y en las partidas 5000 se adquirió una computadora y 33 mil 500 pesos también en otros mobiliarios y equipos de administración, esa sería la distribución de estos rendimientos bancarios, si tienen a bien ponemos a su consideración esta ampliación presupuestal que es la primera parte si no tienen ningún inconveniente solicitamos su aprobación. Se aprueba por unanimidad."*

Y para cerrar el año, una vez autorizada esta ampliación, solicitamos la adecuación en la partida 1000..."

Lic. José Joaquín Sandoval Ortiz suplente del titular de SITEUR, en uso de la voz: *"Sin retractar todo el procedimiento que es correcto yo lo analizo y me parece bien todo, nada más el tema de la orden del día nuevamente, tienes que cambiar el nombre porque si tú la amplias no vas a tener ningún sustento aunque nosotros lo aprobemos aquí y diga en los puntos varios."*

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"Entonces una vez presentada la ampliación al presupuesto y las transferencias presupuestales que modifican el presupuesto de egresos 2016 solicitamos atentamente de no tener inconveniente su aprobación, considerando la observación que nos hace el Lic. José Joaquín Sandoval Ortiz suplente del titular de SITEUR, en el sentido de que la orden del día quede debidamente modificada y aprobada en este momento para que el punto VI se agregue la solicitud de ampliación al presupuesto. Aprobado por unanimidad."*

Se aprueba la ampliación y las transferencias presupuestales que modifican el presupuesto de egresos 2016.

VII. Presentación y aprobación del informe trimestral de la gestión financiera y administrativa del IMTJ;

En desahogo del punto VII el Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico concede el uso de la voz al Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del IMTJ."

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"En este punto como ha sido una costumbre presentamos el avance del gasto en su relación con el presupuesto original y el avance del gasto de cada una de las partidas tanto genéricas como específicas al mes de septiembre en el cual a esas fechas estábamos en un 63.53% del total, el que iba más avanzado en gasto era la partida 1000 con un 76% la 2000 con 69% y la 3000 con un 59%, la razón de este avance fue precisamente que aún no se ejercían recursos relacionados con MiBici Segunda Etapa que impacta el gasto en la partida 3000. Los estados financieros y demás están presentados hasta el mes de junio, que se presentaron en septiembre y si no tienen inconveniente en el mes de enero se presentaría el segundo semestre de los estados financieros con el cierre del año."*

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"Oye Luis, pero aquí nada más presentas lo del presupuesto original los 41 776 sin considerar las ampliaciones."*

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"Así es, porque en ese entonces no había esas ampliaciones a septiembre."*

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"Presentado esto, está a su consideración y aprobación el informe trimestral de la gestión financiera y administrativa del Instituto. Aprobado por unanimidad."*

Se aprueba el informe trimestral de la gestión financiera y administrativa del IMTJ.

VIII. Presentación y aprobación del Acuerdo mediante el cual el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco implementa la Unidad de Igualdad de Género;

En desahogo del punto VIII el Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico concede el uso de la voz al Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del IMTJ."

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"Bueno esta es una obligación que tienen todas las entes publicas incluidos los Organismos Públicos descentralizados a implementar su unidad de genero para lo cual con asesoría de SEPAF obtuvimos si mal no recuerdo, el Instituto de la Mujer obtuvimos este acuerdo relacionado con el Instituto, en el cual si para bien algunas entidades públicas es posible crear una área específica con personal y de más específico para ello, en el caso de los Organismos Públicos hemos designado a personal que está integrado en el Instituto para que como una labor adicional conforme esta unidad de género y estará a disposición de atender tanto quejas como solicitudes y como acciones relativas a que en el Instituto se implemente la unidad de género, entonces está a su consideración simplemente el que nos autoricen el llevar a cabo este acuerdo y que se implemente la unidad de género en el propio Instituto."*

Se aprueba suscribir el acuerdo mediante el cual el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco implementa la Unidad de Igualdad de Género.

IX. Asuntos varios;

Mtro. Luis Nazario Ramírez Ortega, Director de Administración y Finanzas del Instituto en el uso de la voz: *"El último punto es asuntos varios de nuestra parte no tenemos ninguno."*

Lic. José Luis Quiroz González suplente del Presidente de la Junta de Gobierno, en uso de la voz: *"Ni nosotros."*

Dr. Mario Córdova España Director General del Instituto y Secretario Técnico, en el uso de la voz: *"No sé si por parte de los demás integrantes de nuestra Junta de Gobierno."*

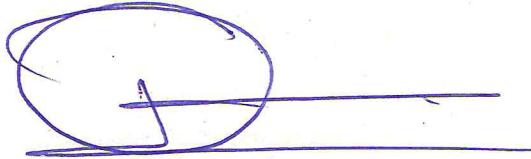
No existen asuntos varios.

X. Clausura.

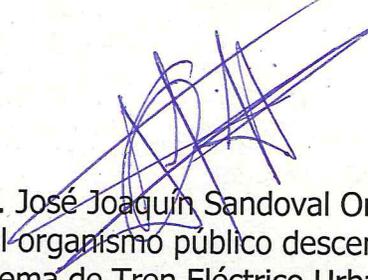
Lic. José Luis Quiroz González suplente del Presidente de la Junta de Gobierno, en uso de la voz: *"Al quedar desarrollada entonces esta reunión, este consejo, siendo las catorce con veinticinco minutos del día 13 de diciembre del 2016, se da por clausurada la presente Sesión Ordinaria y en espera de la siguiente convocatoria para la próxima reunión. Muchas gracias por su asistencia."*

Lic. José Luis Quiroz González
Suplente del Presidente de la Junta de Gobierno

Lic. Norma Alicia Jaramillo Cruz
Suplente del Titular de la Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas



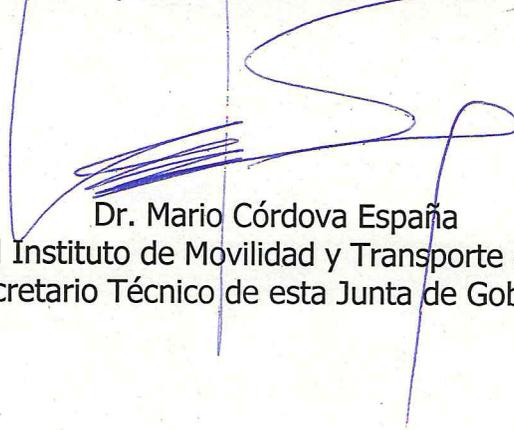
L.A.E. Samuel Héctor Zamora Vázquez
Titular del organismo público descentralizado denominado
Servicios y Transportes



Lic. José Joaquín Sandoval Ortiz
Suplente del Titular del organismo público descentralizado denominado
Sistema de Tren Eléctrico Urbano



Mtro. Carlos Anguiano Zamudio
Suplente del Titular del organismo público descentralizado denominado
Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana



Dr. Mario Córdova España
Director General del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco y
Secretario Técnico de esta Junta de Gobierno

Las firmas que aparecen en esta hoja pertenecen al Acta de la Décima Sesión Ordinaria de la Junta de Gobierno del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, del día 13 de diciembre del año 2016.